IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 69)**

z dnia 16 listopada 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 69)

16 listopada 2021 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Artura Szałabawki (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli „Realizacja wybranych zadań przez administrację żeglugi śródlądowej z siedzibą w Szczecinie".

W posiedzeniu udział wzięli: **Monika Niemiec-Butryn** dyrektor Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Piotr Durajczyk** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecnie, **Marcin Stefaniak** p. o. dyrektor Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Szczecinie wraz ze współpracownikami, **Rafał Zahorski** pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dzień dobry. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam państwa posłów oraz zaproszonych gości.

Stwierdzam kworum.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli „Realizacja wybranych zadań przez administrację żeglugi śródlądowej z siedzibą w Szczecinie". Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

Bardzo proszę przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli o przedstawienie wyników kontroli.

Chciałbym od razu zaznaczyć, że bardzo zależy nam – inaczej będziemy musieli zrobić przerwę – żeby skończyć posiedzenie Komisji do godz. 11.40, dlatego że prawdopodobnie o godz. 11.45 będą głosowania. Wobec tego bardzo proszę o skracanie wypowiedzi. Dziękuję.

P. o. dyrektor Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Szczecinie Marcin Stefaniak:

Dzień dobry. Marcin Stefaniak. Pełniący obowiązki dyrektora Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Szczecinie.

Jestem tutaj wspólnie z panią doradcą techniczną Marzanną Wierzbicką, która kierowała zespołem kontrolerskim oraz tak naprawdę przeprowadziła kontrolę w Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Szczecnie.

Kontrola została wpisana do planu pracy Najwyższej Izby Kontroli na rok 2020. Była przeprowadzona na przełomie roku 2020/2021. W połowie roku ukazała się informacja, o której dzisiaj będziemy rozmawiać. W wyniku analizy Najwyższa Izba Kontroli podjęła decyzję o przeprowadzeniu kontroli, ponieważ stwierdziliśmy, że było wiele elementów wpływających na ryzyko wystąpienia nieprawidłowości w funkcjonowaniu urzędu. Między innymi wpływała na to reorganizacja, która została przeprowadzona w urzędach żeglugi śródlądowej w 2018 roku. Terenowym organom administracji żeglugi śródlądowej powierzone zostały nowe zadania. W 2018 roku urzędy przejęły od Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej prowadzenie obsługi finansowo-księgowej. Nastąpiły także liczne zmiany przepisów, które zmieniły sposób funkcjonowania urzę-

dów. Także wcześniejsze kontrole Najwyższej Izby Kontroli wskazywały na możliwość wystąpienia nieprawidłowości.

W czasie kontroli poddaliśmy analizie dwadzieścia jeden obszarów funkcjonowania urzędu. Stwierdziliśmy, że dwanaście obszarów było realizowanych częściowo, co stanowi, 60%, sześć obszarów nie było realizowanych w ogóle, a jedynie trzy były wykonywane w całości. Między innymi stwierdziliśmy, że urząd nie zapewnił wymaganej rzetelności przy wydawaniu i ewidencjonowaniu dokumentów bezpieczeństwa statków, nie sprawował skutecznie i zgodnie z zasadami określonymi w umowach nadzoru nad wykonywaniem czynności pomiaru i inspekcji technicznych statków, nie prowadził bazy informacji o statkach, członkach załóg statków oraz stanie śródlądowych dróg wodnych.

Dyrektor nie zapewnił rzetelnego i prawidłowego prowadzenia rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej. Niezgodnie z obowiązującymi przepisami dokonywano także korekt wpisu w księgach rejestrowych. Ponadto nastąpiła zwłoka w wydawaniu przez dyrektora przepisów określających szczegółowe warunki bezpieczeństwa ruchu i postoju statków. Nieprawidłowości było znacznie więcej. Zaraz powie o tym pani Marzanna Wierzbicka.

Chciałem tylko powiedzieć, że w wyniku kontroli do urzędu zostało skierowane wystąpienie pokontrolne, w którym były trzydzieści cztery wnioski pokontrolne. Co jest ważne i chyba istotne z punktu widzenia dyskusji, która się odbędzie, urząd nie złożył zastrzeżeń. Zrealizował już dwadzieścia wniosków, trzynaście jest w trakcie realizacji, jeden wniosek nie został zrealizowany. W wyniku zasięgnięcia informacji z innych urzędów, do ministra zostało skierowanych osiem wniosków i dwa wnioski do dyrektora urzędu, które są w trakcie realizacji. Teraz, żeby nie przedłużać, oddam głos pani Marzannie Wierzbickiej, która zaprezentuje państwu szczegóły kontroli. Dziękuję bardzo.

Doradca techniczny w Delegaturze NIK w Szczecinie Marzanna Wierzbicka:

Szanowni państwo, celem kontroli było sprawdzenie, czy dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecnie prawidłowo realizował zadania przypisane administracji żeglugi śródlądowej oraz czy prawidłowo była prowadzona gospodarka finansowo-księgowa w związku z tym, że było to nowe zadanie przejęte przez terenowe organy administracji żeglugi śródlądowej.

Niemniej jednak prowadząc kontrolę w Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Szczecnie mieliśmy na celu zbadanie i identyfikację ewentualnych obszarów, barier prawnych i organizacyjnych, które wymagają zmian systemowych, zmian przepisów prawa. Kontroli towarzyszył dualizm. Oczywiście sprawdzaliśmy prawidłowość działań urzędu, ale analizowaliśmy też, w jakich warunkach się to odbywa i czy są jakieś obszary, które wymagają zmian systemowych. Przełożyło się to na wnioski systemowe, które zostały skierowane w informacji pokontrolnej do ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

W trakcie kontroli poza tym, że czynności kontrolne były prowadzone w urzędzie, również pozyskiwaliśmy dane z pozostałych urzędów żeglugi śródlądowej, żeby porównać, czy zadania są realizowane w analogiczny sposób, czy również występują podobne problemy z interpretacją przepisów bądź bariery kadrowe lub organizacyjne. Zasięgaliśmy również informacji od Ministra Infrastruktury, który obecnie jest ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej, jak również od Urzędu Morskiego w Szczecinie czy Związku Polskich Armatorów Śródlądowych.

Na prezentowanym slajdzie pokrótce pokazana jest obecna struktura administracji żeglugi śródlądowej. Obecnie po reorganizacji są trzy funkcjonujące urzędy oraz organ nadzoru, którym jest minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej.

Do kontroli nie wybraliśmy wszystkich zadań. Zakres powierzony do realizacji urzędom żeglugi śródlądowej jest bardzo szeroki. Dlatego skupiliśmy się na zadaniach, które mają wpływ na bezpieczeństwo żeglugi, takich jak między innymi inspekcje techniczne statków, pomiary statków, wydawanie dokumentów bezpieczeństwa statków czy wydawanie przez dyrektora przepisów prawa miejscowego określających szczegółowe warunki bezpieczeństwa ruchu i postoju statków, czynności kontrolne. Do kontroli wybraliśmy również zadania, które są przypisane tylko i wyłącznie dyrektorowi Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie. Chodziło o prowadzenie bazy informacji o statkach, członkach

załóg statków oraz o stanie śródlądowych dróg wodnych czy realizację projektu RIS, czyli wdrożenia systemu usługi informacji rzecznej.

Do kontroli poza zadaniami, które wynikają z ustawy o żegludze śródlądowej, zostały wybrane również zadania wynikające z innych ustaw, a mianowicie, z ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych, z ustawy o wykonywaniu pracy podwodnych, jak również z ustawy – Prawo wodne czy z ustawy o wsparciu finansowym armatorów. Szczegółowo przyjrzeliśmy się również prowadzeniu gospodarki finansowo-księgowej po przejęciu jej z ministerstwa.

Pan dyrektor już wymienił nieprawidłowości, które stwierdziliśmy w trakcie kontroli, natomiast ja chciałabym podzielić je na dwa obszary. Pierwszy obszar to są nieprawidłowości wynikające z zaniechań, z nierzetelnych działań, z nieprzestrzegania przepisów prawa przez pracowników urzędu, z braku należytego nadzoru w tym zakresie. Głównie znalazły one odzwierciedlenie w wystąpieniu pokontrolnym, gdzie ustalaliśmy przyczyny i wskazywaliśmy, jakie działania należałoby podjąć, żeby wyeliminować przyczyny nieprawidłowości.

Analizując sposób realizacji zadań skupiliśmy się również na tych obszarach, które znalazły odzwierciedlenie w informacji. Pierwszym z takich obszarów jest kwestia działalności dyrektora urzędu jako organu inspekcyjnego, którą wykonuje za pośrednictwem technicznej komisji inspekcyjnej. Dyrektor powołuje i odwołuje taką komisję, przy czym zarówno w Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, jak i w pozostałych urzędach, ze względu na niedobory kadrowe, w zasadzie tylko przewodniczący komisji był etatowym pracownikiem, zaś pozostali eksperci pracowali na podstawie umów cywilnoprawnych. Ustalenia kontroli wskazywały na brak skutecznego nadzoru nad wykonywaniem przez nich obowiązków w zakresie dokumentowania wyników prowadzonych inspekcji.

Przepisy ustawy o żegludze śródlądowej przewidują, że dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej mogą powierzać wykonywanie pewnych czynności w ramach inspekcji statków czy pomiaru statków podmiotom zewnętrznym. W 2011 i w 2012 roku większość urzędów powierzała tego typu czynności. Ukazało się obwieszczenie ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, które jest przewidziane w ustawie o żegludze śródlądowej, gdzie podmioty te zostały wymienione, natomiast w późniejszym czasie, akurat nie w Szczecinie, ale w pozostałych urzędach, tego typu czynności również były powierzane, ale obwieszczenia tego typu nie były aktualizowane. Co więcej, jakkolwiek przepisy ustawy o żegludze śródlądowej dają możliwość takiego upoważnienia, to nie wskazują dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej jako podmiotów, które powinny sprawować nadzór nad podmiotami uprawnionymi. W kontrolowanym okresie taki nadzór nie był prowadzony, pomimo tego, że w umowach przewidziano prowadzenie audytów co dwa lata.

Z pozostałych zagadnień, które związane są również z koniecznością regulacji przepisów bądź też dostosowaniem infrastruktury do obecnego stanu prawnego, mamy prowadzenie bazy informacji o statkach, członkach załóg statków oraz o stanie śródlądowych dróg wodnych. Zakres prowadzenia bazy określa art. 11a ustawy o żegludze śródlądowej. Między innymi przewiduje gromadzenie w bazie informacji z europejskiej bazy danych statków czy informacji dotyczących aktualnego stanu i parametrów śródlądowych dróg wodnych. Pomimo, że przepisy te zostały wprowadzone w 2015 roku, do czasu kontroli dane te nie były gromadzone w prowadzonej przez dyrektora bazie. Było to zgłaszane przez dyrektora do ministerstwa. Przepis nie funkcjonował, był martwy. Zwracamy na to uwagę we wnioskach systemowych.

Wśród innych kwestii związanych z działaniami systemowymi i porządkowaniem pewnych przepisów prawnych jest jeszcze kwestia realizacji funkcji inwestora na śródlądowych drogach wodnych. Zmiana ustawy – Prawo wodne wiązała się z powierzeniem funkcji inwestora na śródlądowych drogach wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym właśnie dyrektorem urzędów żeglugi śródlądowej, niemniej jednak w przepisach ustawy – Prawo wodne została sformułowana delegacja dla Rady Ministrów do określenia, jakie drogi są drogami o szczególnym znaczeniu transportowym, co do tej pory nie zostało zrealizowane. Wyglądało to tak, że przepis wskazywał, że na części dróg inwestorem mają być dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej, natomiast w praktyce na całości dróg wodnych inwestycje realizują Wody Polskie. Stąd też wniosek, o którym będziemy

mówić w przyszłości, żeby doprowadzić do zgodności stanu prawnego ze stanem faktycznym. Chodzi o to, że jeżeli rzeczywiście jest wola, żeby inny podmiot to realizował, to, żeby miało to odzwierciedlenie w przepisach.

Również nowymi zadaniami, które zostały powierzone administracji żeglugi śródlądowej, były zadania związane z kontrolą na statkach posiadania wyposażenia, które było refinansowane z Funduszu Żeglugi Śródlądowej, jak również przekazywanie do Banku Gospodarstwa Krajowego i do ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej informacji, jeżeli następowały jakieś zmiany, jeżeli chodzi o własność bądź zbycie lub wykreślenie z rejestru statków, które uzyskały wsparcie z Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Niemniej jednak do dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej nie wpływały informacje od ministra, jacy armatorzy wsparcie otrzymali, jaki sprzęt został refinansowany, w związku z czym zadania te nie były realizowane, pomimo że ustawa weszła w życie pod koniec 2019 roku.

Jeżeli chodzi o pozostałe zadania, które nie były realizowane, głównie wynikało to z braku wniosków armatorów o wydanie dokumentów dotyczących dopuszczenia statku do przewozu towarów niebezpiecznych czy też do kontroli ciśnieniowych urządzeń transportowych. Nie były również prowadzone kontrole przewozu towarów niebezpiecznych żeglugą śródlądową. Jak wskazywali przedstawiciele kontrolowanej jednostki, nie zidentyfikowano podczas kontroli jednostek, które przewoziły ładunki niebezpieczne, natomiast nie dokumentowano kontroli ładunków przewożonych statkami żeglugi śródlądowej. Niemniej przeprowadzone przez Najwyższą Izbę Kontroli analizy sprawozdawczości Głównego Urzędu Statystycznego wskazują, że jednak drogami śródlądowymi takie towary są przewożone. Z informacji uzyskanych z Urzędu Morskiego w Szczecinie także wynika, że statki żeglugi śródlądowej na wodach morskich przewożą również towary niebezpieczne. Mówię o tym, dlatego że jak przejdziemy do wniosków systemowych, to tam również pojawia się wniosek do dyrektora o wzmocnienie nadzoru nad obszarem przewozu towarów niebezpiecznych, żeby większą uwagę zwrócić na to, czy rzeczywiście taki transport nie jest realizowany.

W ramach dwudziestu jeden kontrolowanych zadań, w zakresie trzech nie stwierdziliśmy nieprawidłowości. Były to zadania kontrolne związane z przestrzeganiem przepisów dotyczących żeglugi na śródlądowych drogach wodnych, stanem oznakowania szlaku żeglownego i infrastruktury, jak również realizacją projektu RIS w kontrolowanym okresie. Wcześniejsza kontrola wykazała niewielkie zaawansowanie tego projektu. Były obawy, czy zostanie on wykonany, natomiast w okresie objętym naszą kontrolą nastąpiło zawarcie umowy na realizację projektu. Co prawda, jeżeli chodzi o kwestie związane z COVID, był problem, ale terminy zostały przedłużone. Dyrektor podjął działania i uzyskał zgodę na wydłużenie realizacji projektu do końca roku.

Mając na uwadze pokrótce przedstawione państwu ustalenia kontroli, sformułowana została następująca ocena. W ocenie Najwyższej Izby Kontroli działania podejmowane przez dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie nie gwarantowały prawidłowej realizacji w latach 2018-2020 zadań przypisanych terenowemu organowi administracji żeglugi śródlądowej. Wystąpiły również nieprawidłowości przy organizacji i prowadzeniu gospodarki finansowo-księgowej, a wynikało to z nieprzestrzegania przez pracowników obowiązujących uregulowań prawnych, nierzetelnego wykonywania powierzonych obowiązków oraz niewdrożenia w urzędzie skutecznych mechanizmów kontroli zarządczej. Jednak do powstania nieprawidłowości oraz nierealizowania ustawowych zadań przyczyniły się także niezależne od dyrektora ograniczenia kadrowe i prawno-organizacyjne.

W trakcie kontroli, tak jak już wspomniałam na wstępie, zidentyfikowano wiele obszarów wymagających zmian legislacyjnych. Znalazły one odzwierciedlenie w ośmiu wnioskach systemowych i wnioskach de lege ferenda skierowanych do Ministra Infrastruktury. Ze względu na liczne nieprawidłowości natury zarządczej i w zakresie bieżącego funkcjonowania urzędu pierwszy wniosek został skierowany do ministra jako do organu, który sprawuje nadzór nad Urzędem Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie. Był to wniosek o wdrożenie adekwatnego, skutecznego i efektywnego systemu kontroli zarządczej, która wyeliminuje nieprawidłowości.

Natomiast w związku z tym, że nie do wszystkich działań bezpośrednio uprawniony jest minister, wnieśliśmy o zainicjowanie działań legislacyjnych, które potem będą podejmowane przez właściwe organy. Wnioski te dotyczyły właśnie wskazania dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej jako sprawujących nadzór nad działalnością podmiotów, które zostały przez nich upoważnione do wykonywania czynności inspekcyjnych i czynności pomiarów statków.

Zidentyfikowaliśmy również lukę w przepisach, które nie wskazywały, w jaki sposób, w jakiej formie powinna być dokonywana odmowa zmian w dokumentach bezpieczeństwa statku. Dla odmowy wydania była przewidziana decyzja administracyjna, natomiast w przypadku zmian nie była określona forma, a praktyka była zróżnicowana.

Również analiza realizacji uwarunkowań, które towarzyszyły realizacji zadań, wykazała, że opłaty, które było ustalone w ustawie o żegludze śródlądowej ponad dwadzieścia lat temu, pomimo tego, że art. 69 przewidywał ich okresową waloryzację przez ministra, nie były waloryzowane. W praktyce sytuacja jest taka, dlatego że zmiany w tym zakresie jeszcze nie nastąpiły, że za wydanie dokumentów bądź dokonanie jakiejś czynności opłata jest wręcz symboliczna i wynosi 15 czy 20 zł.

Jednym z ważniejszych elementów, o które wnosimy przy zmianach legislacyjnych, jest zapewnienie zgodności przepisów krajowych z umową międzynarodową w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych, ponieważ występują rozbieżności pomiędzy zapisami zawartymi w umowie międzynarodowej, która określa przepływ towarów niebezpiecznych a naszymi przepisami krajowymi w zakresie świadectw wydawanych ekspertom, którzy są uprawnieni do wykonywania czynności przewozu w zakresie przewozu gazów i chemikaliów. Chodzi tutaj o praktykę zawodową oraz o okres, na jaki wydawane są świadectwa specjalistyczne do spraw przewozu gazów i chemikaliów.

Również wyniki kontroli wskazywały, że zarówno w Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, jak i w pozostałych urzędach jest duży problem z zatrudnieniem pracowników na stanowiskach inspektorów do spraw nadzoru nad bezpieczeństwem żeglugi. W związku z tym, że są bardzo wysokie wymagania w stosunku do osób zatrudnianych na stanowiskach inspektora czy starszego inspektora, gdzie oprócz wyższego wykształcenia wymagany jest również patent oficerski, osoby po prostu nie zgłaszają się do pracy. Często są wakaty i brak możliwości realizacji zadań. Stąd wniosek, żeby przeanalizować wymogi, które są obecnie w rozporządzeniu, co jest zaprezentowane na slajdzie. Jest to rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów. Określa ono również inne wymagania. Chodzi o to, żeby zarówno zapewnić odpowiednie przygotowanie zawodowe, jak i umożliwić zwiększenie grona osób, które spełniałyby wymagania do pracy.

Mówiłam już o tym wcześniej, że ogłoszenia dotyczące wykazów podmiotów, które zostały upoważnione do wykonywania czynności pomiaru statków, czynności inspekcyjnych oraz wykazu instytucji klasyfikacyjnych, są nieaktualne. Wnosiliśmy bezpośrednio do ministra o to, żeby w drodze obwieszczeń ogłosił aktualne wykazy.

Były również wnioski o uporządkowanie pewnych kwestii. Na przykład po przeniesieniu spraw finansowo-księgowych do urzędu w dalszym ciągu gdzieś, w jakimś rozporządzeniu pozostało, że opłatę należy wnosić do urzędu obsługującego ministra. Część wniosków dotyczyła kwestii doprecyzowania pewnych zapisów, żeby nie było różnego podejścia w poszczególnych urzędach żeglugi śródlądowej, gdyż takie praktyki też stwierdziliśmy.

Jeden z wniosków dotyczył również kwestii uporządkowania sposobu realizacji prowadzenia bazy informacji o statkach, członkach załóg statków i o stanie śródlądowych dróg wodnych. Przepisy rozmijają się ze stanem faktycznym, z tym, jak rzeczywiście rejestr ten jest prowadzony.

Ostatni wniosek skierowany do ministra to doprowadzenie do zgodności stanu prawnego i faktycznego w zakresie funkcji inwestora w zakresie modernizacji i budowy na śródlądowych drogach wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym.

Jeżeli chodzi o dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, poza tymi wnioskami, które były w wystąpieniu pokontrolnym, na podstawie analiz, o których wspomniałam na wstępie, wnosimy o wzmocnienie nadzoru nad przewozem ładunków niebezpiecznych żeglugą

śródlądową oraz wdrożenie skutecznych mechanizmów kontroli zarządczej, żeby wyeliminować nieprawidłowości, które pojawiały się w bieżącej pracy urzędu.

Po sporządzeniu projektu informacji został on oczywiście, zgodnie z przepisami, przekazany do Ministra Infrastruktury, który w swoim stanowisku wskazał, że jego opinia jest zbieżna z ustaleniami kontroli Najwyższej Izby Kontroli, że również widzi potrzebę dokonania wnoszonych przez nas zmian. Poinformował o przekazaniu już informacji dotyczących kredytów preferencyjnych i refinansowania zakupu składników wyposażenia statków, żeby urzędy mogły realizować obowiązki, które wynikają z ustawy o wsparciu finansowym armatorów. Przed posiedzeniem Komisją przeanalizowaliśmy dostępne zasoby, na jakim etapie jest projekt ustawy o zmianie żeglugi śródlądowej, ale myślę, że jeżeli państwo oczywiście wyrazicie taką wolę, przedstawiciele ministerstwa przedstawią, na jakim etapie są prace legislacyjne w tym zakresie.

Jeżeli chodzi o działania pokontrolne, w związku z nieprawidłowościami w obszarze gospodarki finansowej zostały złożone dwa zawiadomienia do Rzecznika Dyscypliny Finansów Publicznych i jedno zawiadomienie do policji. Było to związane z niedokonaniem okresowego przeglądu samochodu. Efekty finansowe były związane z nieprawidłowościami przy udzielaniu zamówień publicznych, pobieraniem opłat w zaniżonej wysokości bądź pobieraniem opłat w sytuacjach, gdy przepisy tego nie przewidywały.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dziękuję pani. Otwieram dyskusję. Czy panowie posłowie chcą zabrać głos? Nie widzę. Przedstawiciele ministerstwa? Pani dyrektor, tak? Proszę bardzo.

Dyrektor Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Monika Niemiec-Butryn:

Szanowna Komisjo, szanowni państwo posłowie, Monika Niemiec-Butryn. Dyrektor departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej.

Właściwie usłyszeliśmy dosyć szczegółową informację. Ze swej strony nie chciałabym może aż tak szczegółowo wchodzić w elementy kontroli. Oddam też głos panu dyrektorowi, które bezpośrednio w tym uczestniczył. Najważniejszą informacją, którą właściwie chciałbym przekazać, jest ta, że działania legislacyjne, co do których państwo mieli tu największe sugestie, zostały podjęte już latem ubiegłego roku. Właściwie istotna jest informacja, że reforma cały czas się odbywa. Przepisy zostały zmienione, niemniej jednak trzeba też wziąć pod uwagę fakt, że ustawa jest z roku 2000. W związku z tym po przeprowadzeniu pierwszych elementów reformy sami zauważyliśmy pewne kwestie, które należało uściślić bądź dostosować. Pierwszy projekt zmiany ustawy o żegludze śródlądowej został przygotowany jeszcze latem ubiegłego roku. Dostaliśmy wpis do prac rządu. Potem oczywiście była zmiana ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. Wróciliśmy z pracami nad projektem, czekając też na uwagi Najwyższej Izby Kontroli. Doprecyzowaliśmy pewne kwestie, które były przez nas przygotowane. Teraz projekt ustawy jest po uzgodnieniach międzyresortowych, przed etapem prac komitetów, przed uzgodnieniami rządu. Myślę, że wszystkie kwestie, które i pan dyrektor, i pani kontroler wskazywali, są uwzględnione.

Najważniejsza kwestia, przynajmniej z naszego punktu widzenia, to funkcja inwestora. Można powiedzieć, że właściwie nigdy nie została urzędom powierzona, z uwagi na to, że nie wyznaczono dróg o szczególnym znaczeniu transportowym. Było to działanie zamierzone w chwili, kiedy minister właściwy do spraw gospodarki wodnej stał się równocześnie ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej. W związku z tym dublowanie tychże funkcji nie byłoby właściwe także z punktu widzenia wydatkowania pieniędzy publicznych. Przepis porządkujący również jest zawarty w projekcie ustawy o żegludze śródlądowej. Z punktu widzenia legislacyjnego dziękujemy bardzo za państwa dostosowania, szczegółowe kwestie, które należało uwzględnić. Wydaje się nam, że teraz projekt ustawy będzie kompletny.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, oddam głos jeszcze panu dyrektorowi urzędu żeglugi śródlądowej Piotrowi Durajczykowi.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Proszę bardzo.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie Piotr Durajczyk:

Dziękuję pięknie. Piotr Durajczyk. Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.

Chciałbym ze swojej strony podkreślić, że kontrola dotyczyła okresu 2018-2020. Jest to okres bardzo trudny z punktu widzenia urzędu. Jak stwierdzili państwo z Najwyższej Izby Kontroli, był to okres w trakcie zmian, w trakcie reform, które były wdrażane w urzędzie. Jest to także okres, w którym tak naprawdę zmiany dopiero w urzędzie następowały, w tym zmiana dyrektora urzędu. Realnie obowiązki dyrektora zacząłem pełnić na początku 2018, funkcję czy stanowisko dyrektora objąłem z dniem 1 października 2018 roku. Tak naprawdę kontrola dotyczy funkcjonowania urzędu przed i w trakcie reformy oraz w okresie pandemii COVID, która także powodowała dodatkowe wyzwania z punktu widzenia urzędu.

Tym niemniej pewne rzeczy zostały niezwłocznie po objęciu przeze mnie stanowiska dyrektora zauważone w ramach wewnętrznych audytów. Zmiany były w trakcie wdrażania. Jedną z moich pierwszych decyzji było wprowadzenie elektronicznego obiegu dokumentów właśnie po to, żeby zwiększyć kontrolę nad tym, co się dzieje w urzędzie.

Najwięcej zastrzeżeń do prac urzędu dotyczy technicznej komisji inspekcyjnej. W okresie ostatnich trzech lat cała techniczna komisja inspekcyjna uległa zmianie. Tak naprawdę to moja decyzja spowodowała, że pojawił się przewodniczący na etat. Do tej pory funkcję tę pełnili zewnętrzni eksperci, którzy umowy mieli umowy na jeden rok, co absolutnie nie gwarantowało możliwości chociażby długofalowych zmian.

Chciałbym także podkreślić, że w momencie obejmowania przeze mnie stanowiska urząd liczył dwadzieścia pięć osób, łącznie z dziewięcioma osobami w centrum RIS, sprzątaczką i dyrektorem. To też pokazuje, co słusznie Najwyższej Izby Kontroli pokazała, że liczba osób w stosunku do liczby zadań jest bardzo nieduża.

Urząd bardzo dużo czasu poświęcił i w tej chwili poświęca na profesjonalizowanie swoich działań. Ostatnie trzy lata to także inwestowanie w nowe technologie, zakup nowego oprogramowania, liczne szkolenia dla pracowników czy, chociażby wskazując tutaj na problemy techniczne komisji inspekcyjnej, zakup dedykowanego oprogramowania do liczenia stateczności, dlatego że z tym też były problemy.

Należy także zwrócić uwagę, że wyzwania, przed którymi stoi urząd, to wyzwania, których częściowo dyrektor urzędu sam nie jest w stanie rozwiązać. Kwestia chociażby nadzoru nad ładunkami niebezpiecznymi wynika z tego, że takich ładunków nie identyfikujemy. Zdarza się oczywiście, że statki żeglugi śródlądowej wożą ładunki po porcie w Szczecinie, natomiast port w Szczecinie ma status wewnętrznych wód morskich. W związku z tym jeżeli port zaczyna się na wewnętrznych wodach morskich i kończy się na wewnętrznych wodach morskich, to dyrektor urzędu żeglugi nie ma mocy sprawczej, żeby dokonywać jakichś kontroli.

Tak naprawdę reforma urzędu jest dalej jest prowadzona, realizowany jest projekt jej pełnego wdrożenia. Mamy nadzieję w tym roku zakończyć ten projekt.

Urząd w Szczecinie jako jedyny realizuje projekty ze środków unijnych. Jest to projekt w ramach programu operacyjnego Infrastruktura i Środowisko o wartości 20 000 tys. zł, dwa projekty w ramach RPO, programy w ramach Interregu, zakupy w ramach wojewódzkiego funduszu ochrony środowiska. Okres ostatnich trzech lat to okres intensywnych zmian i profesjonalizacji. Błędy, o których wspominała Najwyższa Izba Kontroli, były wyłapywane wcześniej. Wiele błędów odpowiednio wcześniej, jeszcze przed kontrolą zostało naprawionych czy też było w trakcie korygowania.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dziękuję panu dyrektorowi. Czy ktoś z zaproszonych gości chciałby zabrać głos? Proszę bardzo, pan pełnomocnik marszałka województwa.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Panie przewodniczący, szanowni posłowie, szanowni goście, chciałbym powiedzieć, że przed przyjazdem tutaj rozmawiałem z armatorami. Powiedzieli mi jedną rzecz.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Proszę się przedstawić.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Rafał Zahorski. Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego między innymi do spraw żeglugi śródlądowej.

Przed przyjazdem rozmawiałem z armatorami. Powiedzieli mi jedną rzecz, że faktycznie bardzo wysoko oceniają współpracę z Urzędem Żeglugi Śródlądowej w Szczecnie. Powiedzieli mi, że faktycznie czują wsparcie i konstruktywną współpracę. Absolutnie ze strony samej żeglugi jako takiej zastrzeżeń nie ma. Mnie najbardziej w tym momencie martwi to, że nie ma pełnienia funkcji inwestora w zakresie budowy, przebudowy lub modernizacji śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, natomiast wszystkie podstawowe zadania urząd wypełnia. To jest dobre.

Chciałbym powiedzieć jeszcze jedną rzecz, że nie można też winić urzędu za to, że mamy bałagan kompetencyjny pomiędzy urzędem żeglugi śródlądowej a Wodami Polskimi. Jest to sprawa o tyle dziwna, że wiceprezes Wód Polskich, pan Krzysztof Woś był wieloletnim bardzo dobrym dyrektorem Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecnie. Właściwie to nie powinno mieć miejsca. Również urząd nie odpowiada za to, że raz otwierano ministerstwo, a potem zamykano.

Natomiast największym problemem urzędu jest to, że jest bardzo mało ludzi, zadań jest bardzo dużo, jest bardzo mało pieniędzy, brakuje pieniędzy na zatrudnianie fachowców, stąd wakaty, stąd problemy ze znalezieniem kadry, a niestety, mówimy o bardzo dużym zakresie odpowiedzialności. To nie jest tylko żegluga śródlądowa, ale też turystyczna. Trzeba sobie też jasno powiedzieć, że jeżeli chodzi o część zadań, w zakresie których urząd, co stwierdzono w wyniku kontroli, faktycznie miał deficyt, jeżeli chodzi o działanie, większość z nich odbywa się na drogach międzynarodowych, dlatego że większość naszych barek pływa po szlakach śródlądowych wód w Europie, a tam kontrole są bardzo drobiazgowe. Właściwie wszyscy barkarze doskonale wiedzą, co mają mieć, jakie wyposażenie, jakich przepisów przestrzegać, dlatego że kontrole za granicą są bardziej uciążliwe niż nasze polskie.

Jest też kwestia, nad którą faktycznie najbardziej ubolewam w tym momencie, że nie są robione inwestycje. To jest najgorszy problem, jeżeli chodzi o śródlądowe drogi wodne, dlatego że cały czas mamy degradację szlaków śródlądowych w zachodniopomorskim, ciągle mamy spadek liczby dni żeglownych oraz dostępnej wody żeglownej, głębokości na połączeniu zachodniopomorskiego ze szlakami żeglugi śródlądowej.

Nie chcę już mówić, że od zeszłego roku mamy bardzo duży spadek liczby barek w Polsce. Różnica pomiędzy rokiem 2020 a rokiem 2019 jest porażająca. Między innymi wynika to z faktu, że OT Logistics w roku 2020 sprzedał całą swoją flotę do niemieckiej firmy logistycznej. W związku z tym mamy ogromny spadek liczby barek.

I ostatnia informacja, którą chciałem podkreślić, to to, że wszystkie polskie barki motorowe, które są rejestrowane w urzędzie żeglugi śródlądowej, wszystkie te barki są zbudowane przed rokiem 1979. Wobec tego mamy w Polsce pływający złom. Jest to podstawa, jeżeli chodzi o żeglugę śródlądową. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dziękuję. Zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. Dziękuję za udział.

Dyrektor departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Chciałam jeszcze coś powiedzieć.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Pani dyrektor, trzeba było się zgłaszać. Wszystko zostało... Wypowiedzi przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli były bardzo wyczerpujące. Dziękuję.

Zamykam posiedzenie.